

УДК 327 (510+5–191.2)

ПЕРСПЕКТИВЫ РЕАЛИЗАЦИИ ЭКОНОМИЧЕСКОГО ПОЯСА ШЕЛКОВОГО ПУТИ КНР В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

А.М. Акматалиева

Анализируются перспективы реализации инициативы “Экономический пояс Шелкового пути” КНР в Центральной Азии. С одной стороны, инфраструктурные проекты, предлагаемые КНР, являются привлекательными для стран региона, а с другой – ставят их в еще более зависимое положение от экономического гиганта.

Ключевые слова: КНР; Экономический пояс Шелкового пути; Центральная Азия; инфраструктурные проекты.

БОРБОРДУК АЗИЯДА КЫТАЙ ЭЛДИК РЕСПУБЛИКАСЫНЫН ЖИБЕК ЖОЛУНУН ЭКОНОМИКАЛЫК АЛКАГЫ ДЕМИЛГЕСИН ЖҮЗӨГӨ АШЫРУУНУН КЕЛЕЧЕГИ

Бул эмгекте Борбордук Азияда Кытай Элдик Республикасынын “Жибек Жолунун экономикалык алкагы” аталган демилгесин жүзөгө ашыруунун келечеги талдоого алынган. Бир жагынан алып караганда Кытай тарабынан сунушталган инфраструктуралык долбоорлор аймактагы мамлекеттер үчүн жагымдуу; бирок башка жагынан алып караганда экономикалык гигантка мурдагыдан да көбүрөөк көз каранды болууга алып келет.

Түйүндүү сөздөр: КЭР; Жибек жолунун экономикалык алкагы; Борбордук Азия; инфраструктуралык долбоорлор.

THE PROSPECTS OF REALIZATION OF THE ECONOMIC BELT OF THE SILK ROAD OF THE PEOPLE'S REPUBLIC OF CHINA IN CENTRAL ASIA

А.М. Akmatalieva

The article analyses the prospects of realization of an initiative “Economic belt of the Silk road” by the People's Republic of China in Central Asia. On the one hand, the infrastructure projects are attractive for regional states, but on the other hand will put them in more dependent position from economic giant.

Keywords: People's Republic of China, Economic belt of the Silk road, Central Asia, infrastructure projects

Ежегодный товарооборот между КНР и пятью государствами Центральной Азии за 25 лет сотрудничества вырос с 500 млн долларов до внушительных 30 млрд долларов в год [1]. Самые высокие показатели были зафиксированы в 2013 г., составив 50 млрд долларов. Китай значительно активизировал свою деятельность в государствах Центральной Азии за последние годы в качестве инвестора, кредитора и торгового партнера всех пяти республик, отодвинув Россию на вторые, а то и третьи позиции.

В 2013 г. китайский лидер Си Цзиньпин, находясь в университете им. Н. Назарбаева в Казахстане, озвучил инициативу “Экономический пояс Шелкового пути” (ЭПШП), стоимостью, по разным оценкам, от 800 млрд долларов до 1 трлн долларов. Позже была озвучена инициатива “Мор-

ского пути XXI века”. Две инициативы были объединены под общую стратегию “Один пояс – один путь”. С тех пор два института в рамках этой стратегии получили свое развитие: 1) Азиатский банк инфраструктурных инвестиций. Начал работу с 16 января 2016 г. с уставным капиталом в 100 млрд долларов; 2) Фонд Шелкового пути. Работает с 2014 г. Уставной капитал – 40 млрд долларов. Была запущена самая длинная в мире грузовая железнодорожная перевозка товаров по маршруту Харбин – Гамбург 13 июня 2015 г., занимающая 15 дней пути. При успешной реализации стратегии можно будет говорить о том, что все дороги ведут теперь не в Рим, а в Пекин.

В академическом дискурсе Инициативу КНР “Один пояс – один путь” сравнивают, с одной стороны, с Планом Маршалла, а с другой стороны,

считают исключительно геоэкономической инициативой. Однако это нечто больше, чем просто модель оказания экономической помощи или сотрудничества, и, безусловно, больше, чем просто одна из внешнеполитических инициатив Пекина. На сегодняшний день эта самая амбициозная стратегия, способная изменить геополитические и геоэкономические правила игры не только в евразийском континенте, но и предполагающая пересмотр нынешнего мирового порядка. Согласно официальной риторике Пекина, инициатива – модель для устранения недостатков существующего мирового порядка. В этом контексте, при успешной реализации инициативы КНР сможет играть ведущую роль в международных отношениях.

С точки зрения самой инициативы – это геоэкономическая и геополитическая стратегия выдвижения КНР на глобальное господство, которая не имеет конкретных сроков исполнения или перечня проектов. Скорее это модель, меняющая свою наполненность и способная вбирать в себя новые идеи и инициативы уже в период своей реализации, что обеспечивает ей гибкость, адаптивность, способность аккумулировать новые идеи и предложения. В официальном документе КНР говорится, что “строительство “Одного пояса и одного пути” – это открытый и толерантный процесс” [2]. Таким образом, КНР предлагает модель с более “справедливым и инклюзивным процессом” совместного решения глобальных вопросов.

Пять принципов были провозглашены в рамках проекта ЭПШП:

- 1) укрепление политических контактов;
- 2) создание сети автомобильных и железных дорог, трубопроводов и коммуникаций;
- 3) свободная торговля и расширение экспорта;
- 4) увеличение валютных потоков за счет перехода на расчеты в национальных валютах;
- 5) сближение народов региона.

С одной стороны, ЭПШП – это вызов интересам России и ее интеграционным инициативам, таким как ЕАЭС и Таможенный Союз, а с другой стороны – США в широком евразийском и Азиатско-Тихоокеанском периметре. Экономический пояс Шелкового пути и Морской путь XXI века эти две программы в рамках одной инициативы способны обеспечить не только Китай, но и государства вдоль маршрута новыми возможностями благодаря инфраструктурной логистике и торговым связям. Именно этот аспект инициативы является для государств Центральной Азии наиболее привлекательным. Режимы государств региона, используя китайские инвестиции, могут легитимировать свое правление, предоставляя новые возможности своим гражданам. Преимуществом инициативы явля-

ется акцент на экономике и экономических побудителях интеграции, что снимает политизированность многих проектов на данном этапе. Однако в случае успешной реализации инициативы КНР будет оспаривать геополитическое доминирование России и увеличит политическое присутствие вдоль стран маршрута.

Следует отметить, что в Центральной Азии нерегиональные акторы стали активно уделять внимание моделям экономической интеграции, таким как ЕАЭС – РФ, или Новый Шелковый путь – США и, наконец, Экономический пояс Шелкового пути – КНР. В случае ЕАЭС мы наблюдаем больше политических инструментов интеграции в условиях экономических санкций Запада против России, снижения экономического развития и низких цен на нефть. Существует инициатива о сопряжении ЕАЭС и ЭПШП, подтвержденном Соглашением между РФ и КНР от мая 2015 г. Преимущественно под сопряжением подразумевается согласованная деятельность по инфраструктурным проектам и другим инициативам. Так, по строительству и модернизации существующих дорог 39 проектов было согласовано [3].

Вместе с тем необходимо отметить, что ухудшение отношений России и западных стран во главе с США толкает Москву искать союзников в Азии. В российских источниках эксперты склонны преувеличивать общие интересы Москвы и Пекина, но с точки зрения их геополитических противоречий Россия еще не готова “отпустить” постсоветскую Центральную Азию из орбиты своего влияния. Поэтому на практике мы видим, что Россия пытается укрепить институты своего активного присутствия – ОДКБ, ЕАЭС, Таможенный Союз. А КНР в свою очередь пытается расширить ШОС и использовать ее в качестве инструмента не только экономического объединения, но и увеличить ее геополитический вес в международных отношениях. Таким образом, в дискурсивной практике Пекин и Москву объединяет желание самим решать внутренние вопросы сепаратизма отдельных регионов и стремление не допускать иные державы в сферу своих интересов в Центральной Азии. Однако очевидной стала неготовность Пекина открыто наращивать свой политический вес в регионе Центральной Азии, особенно в вопросах, касающихся безопасности.

Инициатива США – Новый Шелковый путь – предполагает не только политическое участие, но и финансовые ресурсы самих государств Большой Центральной Азии и Южной Азии, что больше воспринимается как “стратегия ухода” (*exit-strategy*) из Афганистана. Тем более, роль Индии в качестве потенциальной доминирующей державы в регионе сомнительна прежде всего из-за нежелания

Нью-Дели взять на себя такую ответственность из-за позиций Москвы и Пекина.

Из всех этих интеграционных моделей, с точки зрения финансирования и масштабов преобразований, предусмотренных в инфраструктурном отношении, наиболее перспективной представляется именно китайская инициатива.

ЭПШП предполагает создание трех экономических коридоров:

- 1) Китай – Центральная Азия – Россия – Европа;
- 2) Китай – Центральная и Западная Азия – Персидский Залив и Средиземное море;
- 3) Китай – Юго-Восточная Азия – Южная Азия – Индийский океан.

Эти коридоры позволяют увеличить скорость перевозки товаров и услуг из Китая в Европу морским путем с 45–60 суток до 10–13 дней сухопутным путем; откроют новые рынки сбыта китайских товаров и услуг для стимулирования темпов экономического роста КНР; окажут помощь китайским железнодорожным и строительным компаниям в завоевывании мирового рынка.

Безусловно, Китай выдвинул инициативу “Один пояс – один путь”, руководствуясь потребностями внутренней политики. С одной стороны, на локальном уровне ЭНШП позволит дать толчок для развития слаборазвитым центральным и западным провинциям Китая – СУАР, Гансу, Нинксия, Юннан, что будет способствовать экономическому выравниванию регионов [4]. За годы интенсивной модернизации именно западные провинции оказались менее развитыми, чем остальные регионы. Среди других причин, вызвавших создание ЭПШП, эксперты называют стимулирование роста внутреннего потребления, переизбыток промышленных мощностей, разрешение проблем с экстремизмом и сепаратизмом в СУАР [5].

С другой стороны, на международном уровне ЭПШП позволит КНР расширить получение доступа к энергоресурсам Центральной Азии и постепенно стать в геополитическом отношении доминирующим игроком, не только сухопутной, но и морской державой на мировой арене. На начало 2016 г. Китай выдал кредиты Казахстану и Туркмении, Кыргызстану и Таджикистану в объеме 30 млрд долларов на реализацию сырьевых и инфраструктурных проектов. На сегодняшний день Китай импортирует из Центральной Азии не только газ и нефть, но и нарастил импорт металлов. Туркменский газ преимущественно направляется в КНР по газопроводу Туркмения – Китай в счет погашения полученных кредитов; китайские компании имеют доступ к четверти казахстанской нефти по нефтепроводу в 20 млн тонн в год, а также Казахстан экспортирует уран и покрывает 75 % спроса КНР.

При этом в дискурсе государств Центральной Азии присутствуют опасения относительно возможности стать еще более зависимыми от Китая. Так, сложное экономическое положение Туркменистана объясняется тем, что республика зависит от поставок газа в Китай по низкой себестоимости – \$185 за тыс. куб. м газа по трем веткам через Узбекистан и Казахстан, а строительство четвертой ветки – через территории Узбекистана, Таджикистана и Кыргызстана отложили на неопределенное время. Поставляя 35 млрд куб. м газа в год в Китай, Туркменистан уже лишился иранского направления, Транскаспийский газопровод в Европу уже потерял свою актуальность, а Россия отказалась от туркменского газа.

За 2017 г., согласно данным, КНР направила в государства Центральной Азии инвестиции в объеме почти 47 млрд долларов (таблица 1).

Таблица 1 – Общий объем инвестиций КНР в государства Центральной Азии за 2017 г.

Государства	Объем общих инвестиций (в долларах США)	Ключевые сферы вложения инвестиций
Казахстан	29,4 млрд	Транспорт, энергетика, сфера недвижимости, химические препараты, металлы, финансы
Кыргызстан	4,19 млрд	Транспорт, энергетика
Узбекистан	4,91 млрд	Транспорт, энергетика, сфера недвижимости, химические препараты, металлы
Таджикистан	1,61 млрд	Транспорт, энергетика, сфера недвижимости
Туркменистан	6,8 млрд	Энергетика

Источник. Таблица составлена автором на основе данных <http://www.aei.org/china-global-investment-tracker/>

Постепенно успешная реализация Стратегии “Один пояс – один путь” позволит КНР добиться глобального превосходства. Для государств Центральной Азии ЭПШП – это возможность получить инфраструктурное развитие и новые торговые возможности. Уже построенные дороги и мосты стали визитной карточкой китайских строителей. Так, среди важных проектов можно назвать:

- автомагистральную дорогу Западный Китай – Западная Европа;
- автодорогу “Китай – Кыргызстан – Узбекистан”;
- шоссе “Бишкек – Нарын – Торугарт”;
- 19-километровый железнодорожный тоннель через перевал Камчик на железной дороге “Ангрен – Пап”;

- железнодорожный тоннель на участке “Вахдат – Яван”;
- высоковольтные линии электропередач в Таджикистане и Кыргызстане;
- Хоргос – центр приграничного сотрудничества.

Вместе с тем, существуют скептики в отношении реализации стратегии, указывающие на следующие недостатки.

Во-первых, вопросы безопасности, которые могут поставить под сомнение реализацию Стратегии в целом [6]. Конкретно, в государствах Центральной Азии и Южной Азии коррумпированные чиновники не только могут тормозить процесс реализации инфраструктурных проектов, но и периодически создавать ситуации, когда местные жители будут протестовать и требовать для себя лучших условий. К примеру, китайские компании нанимают на работу преимущественно собственных рабочих, а местное население выражает желание тоже быть вовлеченным в процесс. Помимо этого существует тенденция отторжения и боязни китайских инвесторов и бизнесменов у местного населения, а также различные проявления синофобии. Так, в Казахстане инициатива сдавать землю иностранцам на длительное пользование вызвала социальные протесты; в Кыргызстане премьер-министр Т. Сариев ушел в отставку из-за обвинений в коррупционных сделках с китайской компанией Longhai. Помимо этого экстремистские и террористические организации могут создавать препятствия для реализации проектов.

Во-вторых, существуют открытые препятствия, создаваемые геополитическими конкурентами, такими как Россия и Индия в Евразии, США и Япония. Вопрос, сможет ли Пекин вовлечь третьи страны в орбиту своего влияния, остается открытым.

В-третьих, культурно-языковой аспект. Конкретно в Центральной Азии русский язык остается языком межнационального общения на межгосударственном уровне. Так или иначе, либо местному населению, либо китайцам со временем необходимо выучить язык взаимного общения, но на это потребуется время. КНР с годами стала выделять квоты для студентов из стран Центральной Азии, но эти квоты, по сравнению с российскими квотами, почти вдвое меньше.

Помимо этого КНР необходимо также развивать инструменты преодоления синофобии в государствах Центральной Азии. Многочисленные кафе с китайской кухней стали популярными в столицах государств региона, как и курсы китайского языка, но настроения среди населения сохраняются синофобские. Особенно остро и болезненно вос-

принимаются факты заключения браков между китайцами и местными гражданами.

Еще один вопрос: смогут ли Азиатский банк инфраструктурных инвестиций и Фонд Шелкового пути создать альтернативу Всемирному банку и Международному валютному фонду? [7].

Таким образом, с одной стороны, Стратегия КНР “Один пояс – один путь” является на сегодняшний день в Евразии, и в частности в Центральной Азии, наиболее жизнеспособным проектом с точки зрения экономических инвестиций и инфраструктурных возможностей. Но с другой стороны, геополитические противоречия между Россией и КНР, США и КНР могут тормозить решение вопросов практической реализации, создавая препятствия, связанные с вопросами безопасности и культурно-языкового характера. Государства Центральной Азии, приветствуя инфраструктурные проекты, боятся оказаться в еще большей зависимости от экономического гиганта.

Литература

1. За 25 лет товарооборот Китая со странами Центральной Азии вырос в 60 раз. URL: http://www.inform.kz/ru/za-25-let-tovarooborot-kitaya-so-stranami-central-noy-azii-vyros-v-60-raz_a2987699 (дата обращения: 7.03.2018).
2. Прекрасные перспективы и практические действия по совместному созданию экономического пояса Шелкового пути и морского Шелкового пути XXI века от 16 марта 2015 года / Госкомитет по делам развития и реформ, МИД и Министерство коммерции КНР. URL: <http://uz.chineseembassy.org/rus/slfy/sczljjd/> (дата обращения: 9.03.2018).
3. ЕАЭС и Экономический пояс Шелковый путь свяжут транспортные маршруты. URL: <http://knews.kg/2017/03/eaes-i-ekonomicheskij-poyas-shelkovyj-put-svyazhut-transportnye-marshruty/> (дата обращения: 9.03.2018).
4. Лихуа Х. Перспектива стыковки стратегии “Один пояс – один путь” и ЕАЭС / Х. Лихуа // Управленческое консультирование. 2015. № 11. С. 66–70.
5. Фролова И.Ю. Китайский проект “Экономический пояс Шелкового пути”: развитие, проблемы, перспективы / И.Ю. Фролова // Проблемы национальной стратегии. 2016. № 5 (38). С. 47–67.
6. Ghiasy R. The Silk Road Economic belt: Considering security implications and EU – China cooperation prospects / R. Ghiasy, J. Zhou. SIPRI. 2017.
7. Wong E. One Belt, One Road: China’s Strategy for a New Global Financial Order / E. Wong, K. Chi, W. Tienjun // Monthly Review. Vol. 68. Issue 8.